NALEŻNOŚĆ POCZTOWA OPŁACONA RYCZAŁTEM CENA 50 GR.
WARSZAWA — KRAKÓW — KATOWICE — POZNAŃ — WILNO — LWÓW — ŁÓDŹ
№ 6 CZERWIEC—LIPIEC 1931 R. ROK III





AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.
Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

ADRESY ODDZIAŁÓW

Zw. Zawodowego Automobilistów

ZARZĄD GŁÓWNY Z. Z. A.

WARSZAWA

ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój 37

Bielsko — okr. sekr. Z. Z. A., Republikańska 4.
Cieszyn — Rudolf Zając, ul. Przykopa 34.
Drohobycz — St. Sandheim, ul. Żyrna 37.
Gniezno — Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3.
Grodno — Z. Z. A., Brygidzka 14.
Kalisz — Z. Z. A., Jędraszek, ul. Polna 11.
Katowice — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49.
Koło — Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5.
Kołomyja — Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2.
Konin — Br. Lewandowski, ul. Wolna 6.
Kraków — Z. Z. A., Plac Matejki 4,
Królewska Huta — Jan Ćmak, Straż Pożarna, ul. Bytomska.
Lwów — Z. Z. A., ul. Zielona 7.
Łomża — Z. Z. A., ul. Krótka 1.
Łódź — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Suwalska 7.
Łuck — Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związ.
Mikołów — Widera Józef, ul. Bytomska 14.
Nowogródek — Z. Z. A., Rynek 13.
Ostrów Pomorski — Z. Z. A., Staszyca 2.
Piotrków Trybunalski — Z. Z. A., ul. Legjonowa 4.
Poznań — okr. sekr. Z. Z. A., Pl. Dąbrowskiego 42.
Radom — Z. Z. A., ul. Malczewskiego 10.
Rybnik — Stalmuch Józef, ul. Młyńska 2.
Sosnowiec — Pietrzak Leon, ul. Kołłątaja 17.
Tarnowskie Góry — Szurma Wiktor, ul. Przemysłowa 4.
Tomaszów Mazowiecki — Z. Z. A,, ul. Św. Antoniego 1.
Tychy — Matera Paweł, Browary Książęce.
Warszawa — Z. Z. A., ul. Długa 19.
Wilno — Z. Z. Szoferów Ziemi Wileńskiej, ul. Jagiellońska 3.
Wieluń — Z. Z. A., F. Czyż, ul. Niedzielska 6.
Żywiec — Worek Leonard, ul. Batorego 262.

Nr. 6. CZERWIEC—LIPIEC 1931 R. Rok III

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

Przez zjednoczenie ku lepszej przyszłości!...

Przed zbliżającym się Walnym Zjazdem.

Są takie prawdy życiowe, które z pozoru wydają się zupełnie jasne i zrozumiałe dla wszystkich, ale które mimo to z wielkim trudem wcielane są w życie.

Do takich należy — znane wszystkim powszechnie hasło o solidarności pracowniczej!

Na wszystkich wiecach, na zgromadzeniach, w pismach i wydawnictwach robotniczych, wszędzie na każdym kroku, powtarzane jest ono w różnych formach i postaciach! Proletarjusze wszystkich krajów łączcie się! Wyzwolenie musi być dziełem samych robotników! i t. d. i t. d., na różne sposoby, podkreślana jest konieczność zjednoczenia się wszystkich pracowników dla walki o wspólne cele.

A jednak! Chociaż to hasło jest takie proste i tak przemawiające do przekonania, jak daleko jest jeszcze w gruncie rzeczy do tego, aby przyoblekło się ono w realne formy!

Teoretycznie, osiągnięcie wszystkich swych zasadniczych postulatów, przez klasę pracującą — jest zupełnie łatwe i możliwe.

Bo i pomyśleć tylko proszę! Olbrzymia, licząca setki miljonów ludzi, armja pracownicza — jest z jednej strony wytwórcą wszystkiego tego — co jest do życia potrzebne, a z drugiej strony jest ona również spożywcą tych prawie wszystkich dóbr, które są wyprodukowane i które są przedmiotem handlu i źródłem bogacenia się poszczególnych jednostek, mających przemysł i handel w swoich rękach.

Jeżeliby ta ogromna masa pracownicza zdołała się porozumieć między sobą, to cóż zdołałoby się oprzeć jej potędze?.

Czy jeżeliby pracownicy jakiejkolwiek gałęzi przemysłu powstrzymali się jak jeden mąż od pracy, a inni by ich w tem poparli — czy pomogliby co panowie dyrektorzy, bankierzy, fabrykanci i t. p.?

Czy jeżeliby wszyscy konsumenci zaczęli bojkotować jakiś towar lub jakąś firmę handlową, czy mogłyby one utrzymać się na rynku? Czy każdy kupiec, handlowiec, przemysłowiec — nie musiałby się zgodzić na warunki mu podyktowane?

Czy kierownictwo produkcji i podziału dóbr nie musiałoby przejść wówczas w krótkim czasie do rąk zorganizowanych pracowników!?

A jak że jest w praktyce? Oto — pracownicy nie zdołali się jeszcze porozumieć między sobą i to jest przyczyną. że są ciągle piłką w ręku tej nielicznej stosunkowo grupy tak zw. posiadaczy, którzy niemi rządzą i wyzyskują ich dowoli!

Cele wszystkich pracowników są jednakie! Boć wszystkim chodzi, aby mieć zapewnioną możliwą egzystencje, aby nie cierpieć głodu, mieć dach nad głową i móc korzystać z tych możliwości, które daje kultura jak radio, książka, gazeta, teatr i t. d.

A jednak zdobyć się pracownicy na solidarność w walce o osiągnięcie tych celów nie mogą! Wciąż ich dzielą różnice. Czasem chodzi o przekonania polityczne, czasem narodowościowe, czasem ambicje osobiste, czasem jakieś znów zaściankowe boczenie się jednej grupy na drugą! Przyczyn tych jest wiele a skutek ich fatalny.

Bo oto ci, którzy mogli by być władcami Świata, są często gorzej traktowani jak niewolnicy.

* * *

Dla wszystkich zdrowo myślących organizacji robotniczych niema innej drogi jak tylko iść po linji ciągłego i stopniowego zacieśniania węzłów, łączących ze sobą ludzi pracy, aby w przyszłości osiągnąć cel zamierzony — zapewnienie wszystkim spokojnej przyszłości i pewnego minimum dobrobytu.

Tą zasadą kierował się zawsze i Związek Zawodowy Automobilistów, dążąc nieustannie do łączenia się z blizkiemi sobie organizacjami, czego dawał niejednokrotnie dowody.

Jednym z decydujących posunięć w tym kierunku było połączenie się Związku Automobilistów ze Związkiem Zawodowym Transportowców Rzeczp. Polsk., który jak wiadomo stworzony został w tym celu, aby zjednoczyć wszystkie luzem dawniej idące grupy pracowników komunikacyjnych i transportowych i aby w ten sposób stworzyć dla nich lepsze niż dotychczas warunki dla walki o swe prawa.

Związek Zawodowy Transportowców — jest obecnie dużą organizacją, która grupuje w swoim łonie oficerów jak i marynarzy żeglugi handlowej morskiej oraz żeglugi rzecznej, automobilistów

pracowników międzynarodowych wagonów sypialnych, pracowników ekspedycyjnych, pracowników portowych, tragarzy, furmanów, dorożkarzy i t. d.

Obecnie znajdujemy się o przededniu Walnego Zjazdu przedstawicieli Związku Zawodowego Transportowców, który odbędzie się dnia 15 sierpnia b. r. w Warszawie.

W Zjeździe tym wezmą po raz pierwszy udział przedstawiciele poszczególnych oddziałów Zw. Zaw. Automobilistów, wchodzących obecnie już w skład Związku zawodowego Transportowców. Wspólnie zatem z przedstawicielami tych grup pracowników zatrudnionych w transporcie i komunikacji — obradować będą przedstawiciele Automobilistów nad dalszą swą taktyką i dalszemi pracami w kierunku polepszenia bytu swych zorganizowanych członków.

Przypominamy, że już ostatni kongres przedstawicieli oddziałów Z. Z. A., który odbył się w roku 1929 w Krakowie — zdecydował zasadę połączenia się ze Zw. Zawod. Transp.

Połączenie faktyczne następowało powoli w ciągu ostatnich dwóch lat — zarówno pod względem organizacyjnym jak i finansowym. Dziś już wszelkie czynności związane z wykonaniem uchwały Kongresu Krakowskiego mają się ku końcowi. Oddziały zostają poddane przerejestrowaniu i będą obecnie nosiły nazwę: Oddział Automobilistów Zw. Zawod. Transp. Rzpl. P. Poszczególne oddziały Zw. Transportowców w każdej miejscowości będą tworzyć sekretarjat okręgowy, aby mogły wspólnie opanować całokształt interesów pracowników transportowych i komunikacyjnych.

Połączenie się sekretarjatów central. Zw. Zawod. Automobil. i Zw. Zawod. Transportowców już nastąpiło. Zjazd Walny obecny, na którym będą reprezentowani przedstawiciele wszystkich grup transportowców — będzie niejako udokumentowaniem dokonanego dzieła zjednoczenia.

Należy zaznaczyć, że wszystkie możliwości organizacyjne i zakres działania dotychczasowego Związku Zawodowego Automobilistów — w niczem nie zostały uszczuplone.

Wszystkie oddziały Automobilistów zachowują całkowitą autonomję wewnętrzną, jeżeli chodzi o obronę swych członków a ogólne kierownictwo tych spraw powierzone będzie centralnej sekcji Automobilistów przy zarządzie głównym Z. Z. T., która będzie zwoływać już w swym zakresie zjazdy, dla omówienia spraw fachowych.

Wystąpienia nazewnątrz będą uzgadniane wspólnie przez automobilistów z przedstawicielami innych odłamów zawodowych grupujących się w Związku Transportowców. Nie potrzebujemy zapewniać, że interes Automobilistów nie straci na tem a tylko zyska.

Przedewszystkiem bowiem Automobiliści wchodzą tak poważną grupą do Związku Zawodowego Transportowców, że od nich tylko zależy, aby odegrać w tym Związku rolę dominującą.

Następnie zaś chyba każdemu dawno rzuca się w oczy konieczność nadania jakiegoś jednolitego kierunku wszystkim akcjom pracowniczym, przeprowadzanym w obronie swych praw przez poszczególne grupy transportowców.

Z chwilą, kiedy to porozumienie się ostatecznie nastąpi i umocni się — może przestaniemy być świadkami takich faktów, jakie obserwować mogliśmy jeszcze tak niedawno.

Oto tramwajarze w Warszawie, nie dawniej jak w miesiącu czerwcu b. r., proklamują strajk przeciwko stosowaniu racjonalizacji pracy w warsztatach tramwajowych. Strajk daje się doskonale, ale wszystkie taksówki i dorożki wożą pasażerów jak oszalałe, osłabiając tem bądź co bądź znaczenie strajku.

W kilka tygodni później wybucha strajk samochodów i autobusów — przeciwko podatkowi drogowemu. Tramwaje i dorożki jeżdżą naturalnie w dalszym ciągu a koleje przewożą towary i pasażerów, ciesząc się, że odbierają zyski ruchowi autobusowemu.

Zamiast więc jeden transportowiec poprzeć drugiego, co i jednemu i drugiemu by się przydało i zapewniło zwycięstwo, w gruncie rzeczy przeszkadzają oni sobie wzajemnie! Poza nieprzygotowaniem organizacyjnem do wspólnej akcji, odgrywa pewną rolę chęć chwilowego podwyższenia sobie zarobków. Mówi się: jak zaczną przegrywać, to ich poprzemy, może sobie dadzą radę sami, a co mnie szkodzi tymczasem zarobić parę złotych więcej!

Nie potrzebujemy wyjaśniać że takie rozumowanie jest krótkowzroczne i często dla tych niewielkich zysków — można przegrać sprawę bardzo decydującą...

Otóż z chwilą kiedy konsolidacja pracowników transportowych poczyni dalsze postepy, fakty w rodzaju wyżej opisanych nie będą mogły mieć miejsca. Związek Zawodowy Automobilistów przykładając rękę do wielkiego dzieła połączenia się wszystkich grup pracowników transportowych postępuje słusznie i działa nie inaczej, jak tylko w myśl dobrze zrozumianego interesu zorganizowanych członków.

Mamy nadzieję, że członkowie ocenią to i organizację swą, działającą na nowych podstawach, obdarzać będą zaufaniem i poparciem.

Przebieg Zjazdu obserwować będziemy z ciekawością i podamy o nim informacje naszym czytelnikom.

W obronie swej egzystencji.

Akcja przeciwko nadmiernym opłatom na Fundusz drogowy.

O walce, jaką toczy przemysł automobilowy przeciwko poderwaniu jego egzystencji przez nałożenie ogromnych opłat na rzecz tak zw. Funduszu Drogowego — pisaliśmy już w uprzednich numerach.

Ostatnio, kika tygodni temu byliśmy świadkami protestacyjnej akcji strajkowej, która miała przebieg wprost imponujący pod względem swej jednomyślności, wykazując czynnikom rządowym, że przemysł automobilowy niema innego wyjścia, jak stanąć w rozpaczliwej obronie swych warsztatów pracy.

Oficjalnie kierownictwo strajkiem spoczywało w rękach właścicieli samochodów, szoferzy jednak odegrali w nim rolę, można śmiało powiedzieć, decydującą.

Dotyczy to szczególnie prowincji, gdzie częstokroć właściciele, dla których eksploatacja samochodu jest zajęciem raczej ubocznem — nie podporządkowali by się tak solidarnie dyrektywom strajkowym, gdyby nie zdecydowane stanowisko szoferów, którzy nie dopuścili do żadnych prób przeciwdziałania ogólnej akcji.

Charakterystycznym dowodem, jak akcja strajkowa była żywiołową i niezupełnie uzależnioną od właścicieli wozów — jest fakt, że po proklamowaniu przez tych ostatnich zakończenia strajku— trwał on jeszcze na terenie np. Warszawy prawie dwa dni, i dopiero na wezwanie przywódców Zw. Zawod. Automobilistów został przerwany.

Ale **walka ukończoną nie jest.** Przedstawiciel naszego Związku kol. Rongens był na audjencji u premjera Prystora, poprzedzającej zakończenie strajku, i miał możność skonstatować, że Rząd bynajmniej nie jest jeszcze zdecydowany na dokonanie zasadniczych zmian w ustawie o Funduszu Drogowym. Toczą się w tej sprawie obecnie konferencje międzyministerjalne, które Związek bacznie obserwuje.

Szoferzy muszą nadal **wykazywać jaknajdalej idącą czujność i zbliżyć się jaknajwięcej do swej organizacji,** aby przez swe poparcie — umożliwić jej obronę zorganizowanych pracowników automobilowych.

Bo sytuacja nadal jest jeszcze bardzo poważna!

Wprawdzie potężna manifestacja, jaką był ostatnio odbyty strajk, otworzyła oczy czynnikom rządowym i spowodowała, że na temat Funduszu Drogowego, o którym poprzednio wogóle nie chciano mówić z zainteresowanymi przedstawicielami automobilizmu, rozpoczęto obecnie pertraktacje. Nie trzeba jednak zapominać, że właściciele wozów przerwali strajk, nie otrzymawszy od rządu żadnych wiążących obietnic. Dlatego też **nie można być pewnym** bynajmniej pomyślnego obrotu pertraktacyj.

Po drugie zaś trzeba pamiętać, że nawet przy pomyślnym wyniku rokowań, nie obejdzie się bez ustanowienia pewnych opłat na Fundusz Drogowy. I bez względu na to czy będą one mniejsze czy większe — niewątpliwie właściciele **będą chcieli je przerzucić przedewszystkiem na szoferów,** obrywając im zarobki. **Objawy tego dały się już zaobserwować.**

Wprawdzie Związek już dziś o tem pamięta i zabiera głos w tej sprawie; ostatnio np. na wiecu, odbytym w Warszawie z okazji strajku, przedstawiciel właścicieli oświadczył wobec przedstawiciela naszego Związku, że akcja w sprawie Funduszu Drogowego **nie może się odbywać kosztem pracowników automobilowych** i dziękował im za tak czynny udział w strajku. Niema się jednak co łudzić, że tego rodzaju zakusy, które już się przejawiły na prowincji, będą się powtarzać i że trzeba będzie je zwalczać.

Więcej zatem niż kiedykolwiek aktualnem jest hasło łączenia się szoferów w związku klasowym! Zawieranie umów zbiorowych przez Oddziały Związku, zdecydowana akcja obronna przed jakiemikolwiek zamachami na prawa szoferów—muszą się znaleść dziś na porządku dziennym.

Trzeba więc **mocno zewrzeć szeregi!** Koledzy, nie zapominajcie o organizacji, popierajcie jej rozwój i działalność, **łączcie się w Związku, w swym własnym, dobrze zrozumianym interesie.**

R.

Szkolnictwo szoferskie winno być zreformowane.

W swoim czasie zostały przesłane p. Ministrowi Robót Publicznych rezolucje Zarządu Głównego Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie podatku drogowego i w sprawie szkolnictwa szoferskiego.

W odpowiedzi uczynił Pan Minister kilka uwag i między innemi wyraził życzenie poznania naszych poglądów w sprawie szkolnictwa samochodowego. Wobec tego Zarząd Główny skierował do p. ministra memorjał, w którym na wstępie stwierdził, że szkoły szoferskie rozrzucone po całym kraju nie odpowiadają potrzebom szerokiego ogółu kandydatów na kierowców, a stały się instytucjami nadużywającemi zaufania nieświadomych jednostek i dostarczają ciągle ludzi o bardzo prymitywnem przygotowaniu do naszego fachu.

Nazwać musimy to nadużywaniem, gdyż szkoły podejmują się wyszkolenia na szofera ludzi, trudniących się rolnictwem, względnie, pracujących w różnych zawodach nie mających nic wspólnego z przemysłem metalowym. Przyczem wyszkalają szoferów zaledwie w ciągu 2 , a najwięcej w ciągu 4 tygodni, pobierając za naukę sumę zł. 100—120.

Znając nasz fach i jego tajniki pod względem kierowania, jak i naprawy doraźnej w drodze, twierdzimy, że w ciągu 2 lub 4 tygodni za tak małą sumę zwrotu kosztów nie można przygotować szofera, któryby w przyszłości mógł uniknąć wypadków lub będąc gdzieś na ustroniu dał sobie radę z defektami samochodu, motoru, instalacją elektryczną itd. Większość tych szkół nie posiada warsztatów, niema motorów do rozbiórki i składania, nie posiada dyferencjałów, skrzynek, biegów, które uczniowie mogliby rozkładać i składać. Najczęściej szkoły posiadają stary wóz, na którym uczniowie biorą 10—12 lekcyj jazdy po 15 minut. Nauczycielami robót praktycznych, a w tem i jazdy—najczęściej bywają uczniowie, którzy też tego rodzaju szkołę skończyli. Szkoły uprawiają to dlatego, aby oszczę-

dzić sobie wydatków na wyszkolonych i doświadczonych fachowców.

W myśl zarządzeń kandydat na szofera otrzymuje zielone prawo jazdy, służące tylko na wozy do użytku prywatnego. Po roku chcąc otrzymać prawo czerwone, zezwalające na prowadzenie wozów do użytku publicznego, musi poddać się (słusznie) egzaminom teoretycznym jak i praktycznym, oraz musi zdawać egzamin w instytucie psychotechnicznym.

Po roku wyczekiwania kandydat na szofera uzyskawszy opinję instytutu psychotechnicznego dowiaduje się, że nie nadaje się na szofera.

Gdyby było brak szoferów, jak to miało miejsce w roku 1923 i 1924, w których to latach zapotrzebowanie na szoferów przez przemysł i komunikację stale wzrastało, jak również i z punktu widzenia przyszłości obrony Państwa, warunki wyżej opisane nie byłyby tak groźne dla szoferów jak obecnie. Dziś się zmieniło o tyle, że szoferów jest nadmiar o jakieś 70%. To też naszem zdaniem Państwo może sobie pozwolić na lepsze wyszkolenie szoferów.

I dlatego Zarząd Główny zwrócił się do p. Ministra o wydanie odnośnego zarządzenia, mocą którego by w szkołach szoferskich uwzględnione były następujące postulaty Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

1. Kurs w szkołach szoferskich winien trwać nie krócej, jak 6 miesięcy.
2. Należy powołać komisje kontroli szkół szoferskich, w skład której weszliby przedstawiciele Ministerstwa Robót Publicznych, przedstawiciel Ministerstwą Oświaty, przedstawiciel szoferów i właścicieli samochodów.
3. Udzielenie koncesji na szkoły szoferskie winno poprzedzać zbadanie jej przez komisję powołaną przez Pana Ministra i tylko wtedy, o ile ubiegającą się szkoła posiada swoje własne warsztaty samochodowe, motory, jak i przekroje wszystkich części samochodu — do nauki.
4. Nauczycielami nauk praktycznych mogą być osoby posiadające conajmniej 5-letnią praktykę kierowcy zawodowego. Zdolność danego nauczyciela powinna być stwierdzona przez powołaną komisję.
5. Uczniami tych szkół mogą być tylko ci, którzy wykażą się świadectwami instytutu psychotechnicznego, że są zdolni do zawodu szoferskiego.
6. Najważniejszym naszym postulatem jest, aby prawo jazdy na prowadzenie pojazdów mechanicznych do użytku publicznego, dotychczas wydawane po rocznej próbie, było wydawane po 3-ch latach próby, tak, jak to jest praktykowane we Francji.

O ubezpieczenie szoferów na wypadek utraty pracy.

W Polsce dość dużo istnieje przepisów biorących pracownika, choć w pewnym stopniu, w obronę przed niesprawiedliwościami obecnego ustroju ekonomicznego, który na każdym kroku grozi ludziom pracy — nędzą, głodem i wyzyskiem.

Ale jakoś tak się składa, że z tych wszystkich ochronnych przepisów — szoferzy zwykle nie korzystają. Może jest to wina specjalnego rodzaju ich zawodu, może jest to ich wina — nie chcemy tego w tej chwili roztrząsać. Faktem jest, że ten stan rzeczy jest zły i należy dążyć, aby go zmienić.

Naprzykład obecnie przed szoferami stanęło wyraźniejsze niż kiedykolwiek — widmo bezrobocia. A olbrzymia większość szoferów nie jest uprawniona w wypadku utraty zarobku nawet do pobierania tych skromnych zapomóg z Funduszu Bezrobocia, z jakich korzystają wszyscy inni pracownicy.

Wsprawie tej, jako nader palącej, wystąpił kilka tygodni temu Zarząd Główny Z. Z. A. przedstawiając p. min. pracy i opieki społecznej, co następuje.

Na skutek bardzo dotkliwych obciążeń finansowych, jakie ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym nałożyła na przedsiębiorstwa komunikacyjne, a zwłaszcza na autobusy samochodowe, samochody ciężarowe, dorożki samochodowe i t. d. — cały ruch automobilowy stoi przed groźbą, jeżeli nie zupełnego wstrzymania, to bardzo wybitnego ograniczenia.

Dowodem tego najlepszym jest fakt, że już cały szereg przedsiębiorstw samochodowych wymówił masowo pracę zatrudnionym kierowcom.

Ponieważ przedsiębiorstwa automobilowe zatrudniały w przeważającej swej liczbie tylko niewielką liczbę pracowników przeto w myśl obowiązującego dziś prawa o zasiłku dla bezrobotnych, który przewidziany jest tylko dla robotników przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 5-ciu pracowników, ogromna większość pozbawionych pracy szoferów pozostanie bez zasiłku i bez jakiejkolwiek pomocy w czasie bezrobocia.

Wprowadzony ustawą z 25 marca 1929 przepis, że również i robotnicy przedsiębiorstw, które zatrudniają mniej niż 5 robotników winni być wciągnięci do Funduszu Bezrobocia został dekretem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 list. 1930 r. zmieniony w ten sposób, że przymus ubezpieczenia pracowników w zakładach poniżej 5-ciu robotników został ustalony na dzień 23 stycznia 1933 roku.

Dekret jednak, stawiając ten prekluzyjny termin trzechletni powiada wyraźnie, że wprowadzenie tego zabezpieczenia nastąpi w ciągu trzech lat, powierzając wykonanie tego przepisu P. Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej. Pan Minister zatem, jako upoważniony z mocy ustawy może w ciągu czasu do dnia 23 stycznia 1933 roku w każdej chwili, zależnie od swego uznania, wprowadzić ubezpieczenie pracowników tych przedsiębiorstw i w ten sposób zapewnić zasiłek zwolnionym pracownikom z przedsiębiorstw samochodowych.

Przedstawiając powyższy stan — Zarząd Główny Z. Z. A. zwrócił się do Pana Ministra Pracy i Opieki Społecznej, by uwzględniając trudne położenie szoferów i nędzę w jaką ich wtrąciły przepisy Ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym — zechciał skorzystać z przysługującego mu prawa i bezzwłocznie, nie czekając naznaczonego w ustawie prekluzyjnego terminu 23 stycznia 1933 roku rozciągnął obowiązek ubezpieczenia na wypadek bezrobocia na wszystkie przedsiębiorstwa samochodowe bez względu na liczbę zatrudnionych przez nie osób.

Głos ma teraz p. minister!

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Warszawa.

KOMUNIKAT.

Sekretarjat Warszawskiego Oddziału Automobilistów komunikuje wszystkim członkom, że ze względu na okres prolongat praw jazdy uruchomił specjalne biuro załatwiania wszelkich spraw związanych z prolongatą.

Na **miejscu codziennie od godz. 6 do 7 wieczorem przyjmuje lekarz**, który wydaje świadectwa do prolongaty. Wszelkie druczki potrzebne są na miejscu.

Samą prolongatę w Ruchu Kołowym załatwia sekretarz Związku w ciągu jednego dnia.

Opłata za załatwienie prolongaty wraz ze świadectwem lekarskiem wynosi 4.50. Z biura załatwiania prolongat mogą korzystać i szoferzy niestowarzyszeni.

Koledzy zwracajcie uwagę na termin prolongaty, gdyż wszelkie najdrobniejsze nawet opóźnienia pociągają za sobą kary pieniężne.

UWAGA SZOFERZY WŁAŚCICIELE TAKSÓWEK.

Przy Oddziale naszego Związku utworzyła się Sekcja szoferów Właścicieli Taksówek.

Sekcja ta ma na celu obronę interesów właścicieli taksówek, załatwianie spraw podatkowych, rejestracyjnych, lustracyjnych, obronę prawną przez naszych adwokatów oraz stworzenie jednolitego frontu szoferów właścicieli w celu obrony przed wprowadzeniem Ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, względnie znalezienie pośredniej drogi do załatwienia tej sprawy.

W tym celu zwołujemy na dzień **14 sierpnia** (piątek) o godz. 6 wieczorem w lokalu Oddziału ul. Czerwonego Krzyża 20 pok. 38 zebranie wszystkich szoferów właścicieli tak stowarzyszonych jak i niestowarzyszonych.

Prosimy o bezwzględne i liczne stawienie się we własnym interesie.

Zarząd Sekcji Właścicieli.

UWAGA SZOFERZY BEZROBOTNI.

Przy Radzie Związków Zawodowych miasta Warszawy została zorganizowana poradnia lekarska bezpłatna. Wszyscy szoferzy bezrobotni, potrzebujący porady lekarskiej, zgłaszajcie się do Związku Automobilistów Czerwonego Krzyża 20 pok. 38, a sekretarz da Wam skierowanie do odpowiedniego lekarza.

RACJONALIZACJA PRACY.

Wszędzie się teraz mówi o racjonalizacji pracy. Właściwie zaś chodzi nie o racjonalizację w naukowem tego słowa znaczeniu, a o zwiększenie pod tym pretekstem wyzysku pracy.

W każdym razie władze bezpieczeństwa powinny się dobrze zastanowić nad tem, czy tego rodzaju metody są możliwe w ruchu kołowym.

W ruchu automobilowym na terenie Warszawy wskazana jest umiarkowana jazda.

Kierowcy automobilowi są narażeni na różne kary ze strony policji jak i komisarjatu rządu.

Tymczasem zaś racjonalizacja pracy została zastosowana na linjach tramwajowych przez dodanie jeszcze jednego kursu motorniczym

Tramwaj na łukach rzuca, pasażerowie odbijają się jak piłki i wylatują nazewnątrz pod samochody.

W dniu 12 lipca na ul. Dzielnej zatrzymał się samochód ciężarowy przed domem № 9 dla włożenia gazomierza. Tramwaj linji № 8 (wagon № 118), jadąc z nadmierną szybkością, nie bacząc czy ma przejazd wolny — uderzył w samochód. Samochód został rzucony na przechodnia, który został okaleczony i odwieziony do szpitala.

Szoferzy są karani za szybką jazdę, ale tramwajom Komisarz Rządu zezwala na to czyli że jest odpowiedzialny za opisane wypadki.

T.

DEZORGANIZACJA RUCHU KOŁOWEGO.

Zarządzenia władz dotyczące ruchu ulicznego pełne są sprzeczności. Wiemy naprzykład, że jest wprowadzony ruch kołowy jednostronny lub okrężny:

Mazowiecka od pl. Napoleona do Traugutta;
Chmielna od Nowego-Światu do Szpitalnej
Ordynacka „ „ „ „ Kopernika
Foksal „ „ „ „ „
Warecka „ „ „ „ pl. Napoleona

Okrężny na pl. Marsz. Piłsudskiego i inne. Ale ruch jednostronny i okrężny nie obowiązuje wszystkich pojazdów a mianowicie na placu Marsz. Piłsudskiego wszystkie pojazdy winny jeździć okrężną drogą z wyjątkiem autobusów.

Pytanie dlaczego autobusy mają stanowić wyjątek?

Przypuszczalnie chodziło o czas i niewygodne skręty. Droga została skrócona dla autobusów, a taksówki jeżdżą drogą okrężną i wybijają kilometry zbytecznie a pasażerowie zbytecznie płacą te kilometry, które wynikły z zarządzenia władz i narzekają na wysoką taryfę.

Ale dziwniejsze się wydaje zezwolenie wydziału bezpieczeństwa przy komisarjacie rządu, ażeby autobusy kursowały ul. Foksal i Chmielną gdzie winien się odbywać jednostronny ruch kołowy.

Autobusy otrzymały zezwolenie na dwustronny ruch, w tak wąskich ulicach, że trudno jest do pomyślenia ażeby obyło się bez wypadków.

Stanowczo trasa autobusów z Foksal i Chmielnej winna być przesunięta na Kopernika, Krakowskie, Traugutta, Kredytową, Marszałkowską, Dworzec Główny.

Komisarjat Rządu winien dbać o ułatwienia w ruchu kołowym, niestety, tak nie jest gdyż na głównych ulicach i w śródmieściu są wystające domki lub parkany, które przeszkadzają w ruchu kołowym tak jak to miało miejsce przy ul. Siennej.

Z ul. Złotej winien być usunięty jeden tor tramwajowy na ul. Sienną i na obydwóch ulicach winien się odbywać jednostronny ruch.

Komisarjat Rządu dawniej zasięgał opinji związków w różnych sprawach, dziś stało się to „niemodne". A szkoda, bo traci na tem całe społeczeństwo.

T.

Piszcie do

„Automobilisty Zawodowego"

Kraków.

DOROCZNE WALNE ZGROMADZENIE.

W dniu 2. kwietnia b. r. odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie przy bardzo licznym udziale członków Związku.

Zarząd Związku złożył szczegółowe sprawozdanie organizacyjne i rachunkowe.

Ze sprawozdania wynika, że praca Związku, jakkolwiek prowadzona w bardzo niekorzystnych i ciężkich warunkach, wykazuje pozytywne rezultaty.

Zarząd Związku potrafił udowodnić, że celem jego jest jedynie dążenie do poprawy bytu swych członków i zajmowanie się sprawami ustawodawstwa dotyczącego spraw kierowców samochodowych oraz że cała działalność Zarządu idzie w kierunkach określonych statutem.

Sprawozdawca przytoczył zebranym członkom szczegółowe sprawozdania z wszelkich działów pracy Zarządu np. obrony prawnej członków, która nie pozostawia obecnie nic do życzenia, sprawy organizowania kierowców samochodowych i t. d.

Sprawozdania organizacyjnego wysłuchali członkowie z zainteresowaniem, poczem po krótkiej dyskusji przyjęli jednogłośnie je do wiadomości.

Sprawozdanie kasowe wykazuje, że Związek prowadził w roku sprawozdawczym gospodarkę oszczędną ograniczając rozchody do wydatków koniecznych. Ostateczny bilans Związku wykazuje dobry stan finansowy Związku. Stan ten będzie znacznie lepszym po uporaniu się Związku ze sprawami wynikającemi z likwidacji miesięcznika „Automobilista Zawodowy w Krakowie".

Komisja rewizyjna złożyła sprawozdanie podkreślając, że cała rachunkowość była prowadzona bez zarzutu. Przeciw gospodarce finansowej nie można podnieść żadnych zarzutów. Poczem Walne Zgromadzenie uchwaliło Zarządowi jednogłośnie absolutorjum.

Z kolei przystąpiono do wyborów nowego Zarządu, który po ukonstytuowaniu się na posiedzeniu jest następujący: 1. Prezes — Stefan Guszlewicz; 2. Wiceprezes — Tadeusz Wachowicz; 3. Sekretarz — Adam Bujas; 4. Zastępca sekretarza — Nowicki Jan; 5. Skarbnik — Kandelka Józef; 6 Bibljotekarz — Stanisław Mierosławski; 7. członek Zarządu — Władysław Kostrzewa.

Zastępcy członków Zarządu:
1. Myczkowski Tadeusz, 2. Mleczko Wojciech, 3. Noszka Edward.

Komisja Rewizyjna:
1. Solarz Henryk, 2. Gebhard Józef, 3. Malczewski Holarjusz.

Sąd polubowny:
1. Wideł Ernest, 2. Zieliński Edward, 3. Sporek Michał.

Po omówieniu szeregu spraw zawodowych i organizacyjnych zgromadzenie zakończono.

SPROWADZENIE ZWŁOK Ś. P. JÓZEFA SZTEJNA.

W r. 1929 zainicjował Oddział Krakowski sprowadzenie zwłok ś. p. Józefa Sztejna, który w ofierze nauki poniósł śmierć w znanej wyprawie Bałkańskiej wraz z Prof. Uniw. Jagielońskiego w Krakowie ś. p. Ludomirem Sawickim.

Na cel ten wypłaciły do Związku Oddziały i poszczególne osoby kwotę zł. 481. gr. 50.

Zarząd Związku wszczął natychmiast starania, jak świadczą o tem dokumenty Władz będące w posiadaniu Zarządu, w kierunku sprowadzenia zwłok.

Przeprowadzone jednak obliczenia kosztów jak sprawienie dwu trumien (ze względu na chorobę infekcyjną), koszta transportu itp. wykazały, że wykonanie tego ładnego zamiaru jest na razie niemożliwe, a stało się tembardziej niewykonalnem, że i stosunki gospodarcze ulegają pogorszeniu, co utrudnia zebranie odpowiednich funduszów.

W tych warunkach Zarząd Związku w swoim czasie postanowił całą sprawę wstrzymać.

Obecnie Zarząd postanowił zaniechać sprowadzenia zwłok do Kraju a to z uwagi na zupełną niemożliwość zdobycia odpowiednich na ten cel funduszów. Natomiast uchwalono miejsce spoczynku ś. p. zwłok Józefa Sztejna otoczyć stałą opieką przez zakupienie stałego miejsca i sprawienie odpowiedniego nagrobka.

W tym celu Zarząd odniósł się do Ks. Proboszcza odnośnej Parafji o informacje i zajęcie się tą sprawą, w szczególności zebrania kosztorysów nagrobka czy też napisu, poczem Zarząd wdroży starania o uzyskanie dodatkowej kwoty na wykonanie tego planu i złoży w miesięczniku sprawozdanie.

OBRONA PRAWNA.

Zawiadamiamy członków, że obecnie każdy z Kolegów przed każdorazową koniecznością korzystania z porady prawnej u naszego Syndyka winien się zgłosić w Związku w każdym wypadku, po nowe polecenie do bezpłatnej porady lub obrony prawnej.

OSTRZEŻENIE.

ODDZIAŁU KRAKOWSKIEGO PRZED NOWO TWORZĄCYM SIĘ ZWIĄZKIEM SZOFERÓW W KRAKOWIE, ORAZ PRZED ROZSIEWANIEM JAKICHKOLWIEK WIEŚCI, UBLIŻAJĄCYCH CZCI I GODNOŚCI ZWIĄZKU KRAKOWSKIEGO.

Wobec tworzenia się w Krakowie nowego Związku szoferów pod pozorem bezpartyjności itp. haseł, Zarząd podaje do publicznej wiadomości, że istniejący w Krakowie, przy Placu Matejki 4 Zawodowy Związek Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej zawsze oparty jest na zasadzie bezpartyjności, będąc apolitycznym, a praca jego idzie jedynie w kierunku dobra członków pod względem zawodowym. Statut Związku jest ściśle przestrzegany.

Każdy z kierowców samochodowych, bez względu na przekonania polityczne, może z całym spokojem należeć do Związku naszego z tem przeświadczeniem, że przekonania jego napewno ani narażone, ani też wyzyskane w żadnym kierunku nie będą, gdyż Związek nasz stoi na gruncie poczucia idei Państwowości Polskiej i dobra Rzeczypospolitej Polskiej.

Następnie podajemy do publicznej wiadomości, że w sprawach rachunkowych nie mamy żadnych tajemnic. Księgi kasowe są dostępne każdemu do wglądu, oraz że Zarząd nie toleruje żadnych niewłaściwości, tak że majątek Związku nie jest narażony na straty.

Wobec tego zawiadamiamy, że wszelkie osoby, które w jakichkolwiek celach podkopują powagę Związku i uczciwość postępowania Zarządu stawiają pod znakiem zapytania, będą bezwarunkowo pociągane do odpowiedzialności sądowej:

Zwracamy jeszcze raz uwagę kierowców samochodowych, aby nie dali się brać na lep żadnych haseł, albowiem tworzenie nowego Związku w Krakowie jest bezcelowe i niema żadnej poważnej podstawy, wobec tego, że Związek nasz daje pełną gwarancję uczciwego prowadzenia agend i załatwiania spraw członków.

Katowice.

ZAWARCIE UMOWY ZBIOROWEJ.

Po dłuższych pertraktacjach zawarta została umowa zbiorowa (taryfa), obowiązująca pracowników Śląskich Linij Autobusowych w Katowicach.

Aby zainteresowani pracownicy mogli się z nią dokładnie zapoznać pomieszczamy poniżej jej tekst w całości. Umowa ta zresztą powinna być interesującą dla wszystkich Oddziałów, które winny również iść po linji zawarcia umów zbiorowych dla swych członków.

Umowa ta, którą nie uważamy za doskonałą, ale która bądź co bądź reguluje prawnie warunki pracy i wynagrodzenie pracowników automobilowych — brzmi jak następuje.

1. DZIEDZINA OBOWIĄZANIA.

Niniejsza taryfa obowiązuje wszystkie linje autobusowe prowadzone przez Związek Celowy Samorządów Śląskich dla prowadzenia komunikacji autobusowej i obejmuje wszystkich szoferów, konduktorów i pracowników warsztatowych.

2. CZAS PRACY.

Czas pracy dla wszystkich pracowników wynosi 48 godzin tygodniowo, czyli dziennie 8 godzin. Jeden dzień w tygodniu jest wolny od pracy, tak że tydzień roboczy wynosi 6 dni. Rozpoczęcie i ukończenie pracy, określa kierownictwo ruchu.

3. GODZINY NADLICZBOWE.

Godzin nadliczbowych należy według możności unikać. Jeżeli jednakowoż zachodzi potrzeba, wtenczas na żądanie kierownictwa ruchu, godziny nadliczbowe należy wykonać, z tem jednak, że każdy pracownik w przeciągu 24 godzinnego dnia otrzymuje przynajmniej 12 godzin wolnego czasu od pracy i pogotowia. Za godziny nadliczbowe płaci się dodatek w wysokości 25 % od płacy zasadniczej. W pierwsze święto Bożego Narodzenia i Wielkiej Nocy dodatek ten wynosi 100 %.

4. OBLICZENIE ZAROBKÓW.

Zarobki oblicza się według faktycznie przepracowanych godzin. Pogotowie zarządzone przez kierownictwo uważa się jako czas pracy.

5. WYPŁATA ZAROBKÓW.

Wypłata zarobków następuje w dniu 15-go następnego miesiąca, zaś wypłata zaliczek w ostatnim dniu odnośnego miesiąca. O ile dzień wypłaty przypada na niedzielę lub święto, to wypłata nastąpi w dniu poprzednim.

6. WYNAGRODZENIE PODCZAS CHOROBY.

Podczas choroby jakichkolwiekbądź wynagrodzeń z tytułu poprzedniego zatrudnienia nie płaci się. Pracownikom przysługują w tym okresie li tylko świadczenia, płacone przez Ogólno-Miejscową Kasę Chorych na miasto Katowice.

7. ZAOPATRZENIE POZOSTAŁYCH.

W wypadkach śmierci spowodowanych wypadkami nieszczęśliwemi podczas pracy pracownika, należy od dnia zdarzenia się wypadku, pozostałym danego pracownika wypłacić pełny zarobek 8 tygodniowy. Pozostali pracownicy mający za sobą 5-cio letnią pracę w Śląskich Linjach Autobusowych otrzymują pełny zarobek 12-tygodniowy.

W zwykłych wypadkach śmierci, płaci się pozostałym tylko za 4 tygodnie.

8. URLOPY.

Po jednorocznej czynności w Śląskich Linjach Autobusowych udziela się pracownikom płatny urlop w następującym wymiarze:

1) po 1 roku 3 dni robocze,
2) „ 2 latach 4 „ „
3) „ 3 „ 5 „ „
4) „ 4 „ 6 „ „
ponad 5 lat 7 dni roboczych.

Kolejność urlopów ustala pracodawca w porozumieniu z Radą Załogową. Niewykorzystanego urlopu nie wypłaca się.

Czas powołania do służby wojskowej i chorobanie stanowią przerwy w stosunku służbowym.

Pracodawca nie jest obowiązanym z urlopować więcej jak 50% załogi.

W razie zachodzących konieczności nieprzybycia do pracy, należy zawiadomić o tem kierownictwo, na dzień przedtem ustnie, telefoniczcznie lub pisemnie, a wrazie niemożności zgłoszenia tegoż przedtem z ważnych powodów, należy to zaraz uczynić po przybyciu do pracy.

9. WYPOWIEDZENIE I ZWOLNIENIE Z PRACY.

Stosunek pracy może być rozwiązany w pierwszych 3-miesiącach po przybyciu odnośnego pracownika za wypowiedzeniem tygodniowem, zaś po upływie tego okresu, który uważa się za czas próby, za poprzedniem 14-dniowem wypowiedzeniem. Z ważnych powodów stosunek ten może być rozwiązany natychmiast bez wypowiedzenia, według obowiązujących przepisów statutowych.

10. TABELA GRUP.

Dla obliczenia zarobków miarodajny jest następujący dział grup:

Grupa	I.	Szoferzy, prowadzący na linjach autobusy, samodzielni monterzy samochodowi, wykonujący reperacje w warsztatach, po ukończeniu 25 roku życia.
„	II.	Szoferzy, prowadzący na linjach autobusy, samodzielni monterzy samochodowi, wykonujący reperacje w warsztatach, którzy nie ukończyli jeszcze 25-go roku życia.
„	III.	Konduktorzy.
„	IV.	Monterzy pomocnicy, powyżej 21 lat
„	V.	Monterzy pomocnicy, powyżej 19 lat,
„	VI.	Czyściciele autobusów.
„	VII.	Robotnicy mniej wydajni — powyżej 19 lat,
„	VIII.	„ od lat 17 do 19
„	IX.	„ małoletni od 15—17 lat

11. USTALENIE ZAROBKÓW.

Płace dla pracowników Śląskich Linji Autobusowych ustala się według następującej tabeli:

Grupa I.	zł. 1, 52	na godzinę	
„ II.	„ 1, 40	„	„
„ III.	„ 1, 05	„	„
„ IV.	„ 0, 93	„	„
„ V.	„ 0, 84	„	„
„ VI.	„ 0, 67	„	„
„ VII.	„ 0, 53	„	„
„ VIII.	„ 0, 37	„	„
„ IX.	„ 0, 25	„	„

Konduktorzy otrzymują oprócz tego 5, złotych miesięcznie tytułem manka.

Jako monterów należących do grupy I-szej uważa się tych pracowników, którzy pracują conajmniej 1 rok w Śląskich Linjach Autobusowych i wykażą się listem wyzwolenia lub conajmniej 3-ch letnią nauką rzemiosła (zawodu metalowego) lub mają za sobą 3-ch letnią praktykę szoferską lub w warsztatach samochodowych i ukończył 25 roku życia.

Do grupy II-ej zalicza się pracowników wymienionych w ustępie poprzednim, którzy nie ukończyli jeszcze 25-go roku życia i wszystkich innych szoferów względnie monterów nieposiadających kwalifikacyj wymienionych poprzednio.

O ile zarobki niektórych pracowników są obecnie wyższe niż przewidziano w wyżej wymienionych ugrupowaniach — takowe tą umową nie zostają naruszone.

12. UBRANIA SŁUŻBOWE.

Szoferom i konduktorom dostarczają Śląskie Linje Autobusowe bezpłatnie materjał na ubranie służbowe wraz z czapką, za uszycie zaś mundurów płacą pracownicy.

Każdy szofer przyjmujący pracę w Śląskich Linjach Autobusowych zobowiązuje się stawić w porze zimowej w kurtce skórzanej, konduktor w kurtce z tego samego materjału co ubranie, którą zakupi na własny koszt według wzoru zapodanego przez kierownictwo. Celem uniknięcia zniszczenia mundurów służbowych, przy reperacjach autobusów, otrzyma każdy szofer 1-dno ubranie monterskie.

Materjał na ubranie służbowe otrzymują pracownicy po odbyciu czasokresu próbnego.

Noszenie mundurów jest dla szoferów i konduktorów obowiązkowe. Mundury winny być wykonane według przepisów wydanych przez kierownictwo Śląskich Linji Autobusowych.

Czas noszenia poszczególnych części umundurowania jest jeden rok.

Pracownicy, którzy z tytułu swego stanowiska służbowego otrzymali materjał na ubiory służbowe, następnie przeniesieni zostali na własną prośbę na inne stanowisko służbowe, na których nie mają prawa do otrzymania tych ubiorów zatrzymują ubiory bez jakiejkolwiek dopłaty, o ile od czasu otrzymania materjału na ubiory do czasu zmiany względnie objęcia nowego stanowiska służbowego upłynęła połowa przewidzianego okresu noszenia ubioru. Jeżeli zmiana względnie objęcie nowego stanowiska służbowego nastąpi przed upływem połowy okresu noszenia ubioru, pracownik dopłaca resztę należności odpowiadającą pozostałemu okresowi noszenia. Należność oblicza się w ten sposób, że sumę kosztów własnych materjału dzieli się przez ilość miesięcy zawartą w przepisanym okresie noszenia ubioru, a otrzymany iloraz mnoży się przez cyfrę odpowiadającą ilości miesięcy, brakujących do przepisanego okresu noszenia ubioru, licząc od dnia rzeczywistego objęcia nowego stanowiska służbowego.

Ułamków miesięcy do dni 14-tu włącznie nieuwzględnia się. Ułamki zaś od 15-tu dni wzwyż liczy się za cały miesiąc. Przykład: konduktor X otrzyma 1. IX. 1930 r. materjał na kurtkę mundurową wartości 90.— zł. obliczoną na 3 lata, następnie 15-go VIII. 1931 r. objął pracę w warsztatach winien dopłacić 90: 2, 5 x 25 — 52, 50 zł.

Po ewentualnem zwolnieniu z własnej winy pracownicy są zobowiązani uiścić dopłatę za niewynoszone ubiory, za czas od zwolnienia względnie wydalenia, do przewidzianego terminu wynoszenia ubioru.

Przeniesieni służbowo na zlecenie kierownictwa, bez względu na czas noszenia ubioru nie mają obowiązku dopłacenia.

To same odnosi się do pracowników zwolnionych bez winy własnej.

W żadnym wypadku jednak nie przechodzą na własność pracowników oznaki znajdujące się na czapkach służbowych

13. OGÓLNE.

Potrącenie z zarobku pracownika za szkodę przy autobusach i innych powierzonych rzeczy, wynikłe z wypadków i t. p. dozwolone jest tylko po niewątpliwem udowodnieniu winy danego pracownika.

Ewentualne wymierzane i potrącone kary porządkowe odprowadzane będą do specjalnej Kasy Zapomogowej, z której w razie potrzeby będą udzielane wsparcia dla pracowników, względnie ich pozostałych.

14. CZAS OBOWIĄZYWANIA TARYFY.

Taryfa niniejsza obowiązuje od dnia 1 czerwca 1931 r. z dniem tym znosi się ważność wszystkich innych zawartych z poszczególnemi pracownikami, przy uwzględnieniu treści ostatniego ustępu par. 11, obowiązuje na 1 rok.

W razie niewypowiedzenia jej na 3 miesiące przed upływem roku, obowiązuje automatycznie na rok następny, z wyjątkiem stawek zarobkowych, które mogą być wypowiedziane co 3 miesiące.

OBRONA PRAWNA CZŁONKÓW.

Dnia 15 maja b. r. odbyła się przed Sądem Przemysłowym w Katowicach rozprawa, kol. Katerwy c/a Przedsiębiorstwo Budowlane Adamski, w sprawie **zwolnienia z pracy i niezwrócenia zwolnionemu oryginalnych świadectw,** jakie kol. Katerwa przy przyjmowaniu go złożył w firmie. Przez niezwrócenie ich uniemożliwiono kol. Katerwie otrzymanie pracy.



Związek Zawodowy Automobilistów sprawę skierował na drogę sądową o odszkodowanie. Sąd mimo wybiegów pracodawcy przyznał zwolnionemu — po złożeniu dowodów przez kol. Melka — **1050 zł. tytułem odszkodowania.**

* * *

Dnia 10 kwietnia b. r. odbyła się przed Komisją Pojednawczą i Arbitrażową w Katowicach rozprawa w sprawie zwolnionego z pracy przez Hutę Szkła Orzesze kol. Wyciska. Zwolnienie nastąpiło z tego powodu, że Huta nie wypłaca od dwóch miesięcy poborów. Kiedy kol. Wycisk nie mógł już żyć nadzieją że tą swoją zapracowaną należność kiedyś otrzyma, został zmuszony po zainkasowaniu pieniędzy zwrócić się do kasjera firmy o zaliczkę. Gdy ten mu odmówił — kol. Wycisk zatrzymał 200 zł. tytułem zaliczki i polecił to kasjerowi zanotować. Kol. Wycisk został za to zwolniony z pracy przyczem wystawiono mu kartę zwolnienia na której wypisano „zwolniony z winy własnej".

Komisja Pojednawcza i Arbitrażowa stanęła na innem stanowisku i przyznała kol. Wyciskowi odszkodowanie za niesłuszne zwolnienie z pracy 250 zł. lub przyjęcie go z powrotem do pracy.

* * *

Dnia 8 maja b. r. odbyła się przed Komisją Pojednawczą i Arbitrażową rozprawa w sprawie zwolnionego z pracy ze Ślązkich Linji Autobusowych kol. Hetmańskiego za rzekomo nieczyste utrzymanie motoru i za niewykonywanie zleceń; na karcie zwolnienia napisano, jak to się zwykle praktykuje „zwolniony z winy własnej" i z tego powodu Fundusz Bezrobocia odmówił świadczeń na bezrobocie.

Po uzasadnieniu wniosku przez kol. Melka — Komisja i w tym wypadku stanęła na odmiennem stanowisku i przyznała kol. Hetmańskiemu 180 zł. odszkodowania lub przyjęcie zpowrotem do pracy.

W obydwóch ostatnich wymienionych rozprawach bronił poszkodowanych kol. Melek sekr. Zw. Zaw. Autom. Obu kolegom zostały przywrócone niesłuszne wstrzymane wsparcie na wypadek bezrobocia.

Lwów.

OGÓLNE ZEBRANIE CZŁONKÓW.

Walne zebranie członków Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczyp., Oddział Lwów, odbył się w dniu 15 kwietnia r. b. w sali Związku Zawod. Kaflarzy.

Zebranie otworzył kol. **Zadorożny** Włodzimierz, witając członków Związku zebranych w liczbie 30, poczem zaproponował na przewodniczącego Zebrania kol. **Werchowieckiego,** który też został jednomyślnie wybrany.

Kol. Werchowiecki objąwszy przewodnictwo, odczytał następujący porządek dzienny: 1. Odczytanie protokułu 2. Sprawozdanie działalności Zarządu, 3. Wybór nowego Zarządu, 4. Sprawy organizacyjne. Po przyjęciu porządku obrad powołano na sekretarza Zebrania kol. **Koczana Bronisława.**

Kol. Koczan odczytał protokół z ostatniego Walnego Zgromadzenia, który zebrani przyjęli jednomyślnie do zatwierdzającej wiadomości.

W punkcie 2-im przemawiał kol. Zadorożny, który w dłuższem przemówieniu zilustrował stan Związku, obecne położenie szoferów, z których olbrzymia część pozostaje dzisiaj bez pracy, co też odbija się ujemnie na finansach Związku, a tem samem stanowi bardzo poważną trudność w realizowaniu zadań i celów Związku. Na zakończenie kol. Zadorożny wzywał obecnych do jaknajintensywniejszej — mimo wielkich przeszkód i trudności — pracy w ramach Związku.

W dyskusji przemawiali kol. **Miller** oraz **Wolański,** który wytykał Zarządowi szereg błędów taktycznych i organizacyjnych.

Po końcowem przemówieniu kol. Zadorożnego, który udzielił wyjaśnień na zarzuty kol. Wolańskiego, zebrani uchwalili ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

Kol. Miller zaproponował do nowego Zarządu następujących kolegów. **Do Zarządu: Werchowiecki** Stanisław, **Kruczek** Mieczysław, **Masłyk** Władysław, **Niedzielski** Jan, **Getz** Piotr, **Miller** Karol, **Koczan** Bronisław, **Karmelita** Marjan, **Wolański** Józef, **Fostjak** Grzegorz, **Wander** Adam. **Do Komisji Rewizyjnej: Buczek** Piotr, **Chęć** Ludwik, **Zadorożny** Włodzimierz. **Do Sądu Polubownego: Miller** Karol, **Wander** Adam, **Werchowiecki** Stanisław,

Zebrani — powyższy skład Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Sądu Polubownego jednomyślnie przyjęli.

Sprawy organizacyjne omawiali kol. kol. **Koczan** i **Zadorożny,** kładąc główny nacisk w swych przemówieniach na udziały członków w życiu Związku w celu osiągnięcia poprawy bytu ogółu szoferów, a przedewszystkiem dla przeciwstawienia się egzaminom psychotechnicznym.

W końcu zebrani uchwalili, idąc zresztą śladem innych Oddziałów związku, obniżyć składki do Związku na zł. 2.— (dwa złote) i wpisowe na zł. 2. — (dwa złote) z ważnością od dnia 1 kwietnia b. r. z tem, że składka ta nie zawiera prenumeraty za pismo „Automobilista Zawodowy", za które członkowie muszą osobno płacić.

PODZIAŁ PRACY W ZARZĄDZIE ODDZIAŁU.

Pierwsze posiedzenie nowowybranego Zarządu Oddziału Lwów, odbyło się w dniu 15 kwietnia b. r. w lokalu Związku.

Na porządku obrad znalazła się sprawa ukonstytuowania się Zarządu

Zebranie zagaił kol. **Miller,** proponując na **Przewodniczącego Związku kol. Wolańskiego Józefa,** który też został jednomyślnie wybrany. Po objęciu przewodnictwa przez kol. Wolańskiego przystąpiono do dalszego podziału pracy, przyczem wybrano zastępcą przewodniczącego — kol. Millera Karola, sekretarzem — kol. Koczana Bronisława, zastępcą — kol. Kruczka Mieczysława, skarbnikiem — kol. Getza Piotra, zastępcą — kol. Karmelitę Marjana.

Następnie uchwalono odbywać posiedzenia co piątek.

ZEBRANIE INFORMACYJNE.

Zebranie informacyjne Związku Zaw. Automobil. Rz. P. Oddział Lwów, odbyło się dnia 17 lipca 1931 r. w lokalu Związku. Obecnych około 50 członków, przewodniczył kol prezes **J. Wolański,** sekretarzował kol. **A. Baczyński.** Porządek dzienny obejmował: 1). Sprawy minionego strajku i organizacyjne. 2). Sprawa przedłożenia do prolongaty praw i egzaminów psychotechnicznych. 3). Dyskusja i wolne wnioski

Sekr. Okręg. Rady Zw. Zaw. tow. **Kusznir** w dłuższem przemówieniu opisuje przebieg minionego strajku właścicieli dorożek i autobusów, podczas którego okazało się dobitnie jak ważną jest rzeczą dla egzystencji szofera silna organizacja dla obrony jego praw, tak w stosunku do właścicieli samochodów jak i władz, gdzie w obydwu wypadkach nie małoznacząca jednostka, lecz silny związek powinien interwenjować i roztoczyć opiekę nad swymi członkami. I tak w szczególności Związek powinien zająć się przeprowadzeniem zbiorowych umów co do płac szoferskich, nie godzić się na procentowy zarobek szofera lecz stałą pensję, co jest korzystniejsze dla jego egzystencji; powinien zająć się rejestracją bezrobotnych szoferów, załatwiać podania dla prolongaty praw jazdy i t. d. Następnie kol. prezes Wolański podał do wiadomości zebranych, że współpraca Związku z właścicielami dorożek, do czego Zarząd Związku dążył — nie dojdzie do skutku, albowiem — jak prezes Związku właścicieli dorożek oświadczył — zadaniem ich jest nie dopuścić wogóle do silnego organizowania się szoferów, ze względu na własne korzyści.

Dalej podał również do wiadomości zebranych, że sprawa prolongaty praw jazdy jest na dobrej drodze i chociaż najprawdopodobniej egzaminy psychotechniczne nie zostaną zniesione. jednakowoż możliwem jest, że uzyska się zniżkę opłaty za badanie ze zł. 10 na zł. 5. — Kol. Wolański proponował następnie stworzenie przez Związek stacyj benzynowych, z których by dochód płynął na cele Związku. Następnie wywiązała się dyskusja na temat zniesienia szkół szoferskich dla zapobieżenia nadprodukcji szoferów, co jednak okazuje się trudnem do przeprowadzenia. Raczej przez silną organizację i rejestrację bezrobotnych można ograniczyć napływ ludzi do tego fachu. Nakoniec kol. Wolański wezwał zebranych, aby wszelkie zażalenia swoje wnosili na ręce Związku, który jedynie wtedy będzie mógł użyć swej interwencji i udzielić rady i pomocy swym członkom. Tow. Kusznir postawił przytem wniosek stworzenia w łonie Związku dwu sekcyj, a to sekcji szoferów właścicieli dorożek i sekcji samych szoferów, co będzie korzystnem dla współpracy. Wniosek tow. Kusznira został odłożony do dalszego rozpatrzenia.

EGZAMINY PSYCHOTECHNICZNE, EKSPERCI W SĄDACH.

Oddział Z. Z. A. we Lwowie prowadzi akcję przeciwko wprowadzonym egzaminom psychotechnicznym, które narażają szoferów na duże przykrości.

Każdy szofer, który zwraca się o prolongatę jazdy, zotaje skierowany do egzaminu psychotechnicznego, przyczem zatrzymuje się mu dotychczasowe świadectwo, bez wydania mu jakiegokolwiek poświadczenia i to czasem na okres kilku przynajmniej tygodni tak że przez cały ten czas jest on pozbawiony prawa jazdy. Zawiadamia go się tylko, że dostanie pisemne zawiadomienie, kiedy ma stawić się do egzaminu psychotechnicznego. przyczem tytułem kosztów tegoż egzaminu musi złożyć z góry wpłatę w wysokości zł. 10. Na zawiadomienie o terminie rzeczonego egzaminu czeka się przynajmniej trzy (3) tygodnie, a po egzaminie, który zwykle trwa około 8 godzin, powiada mu się, że orzeczenie dostanie z urzędu na piśmie, na co znowu czeka 2 do 3 tygodni, po to, aby bardzo często dowiedzieć się, że egzamin wypadł ujemnie, wobec czego będzie musiał się poddać się ponownie egzaminowi.

Jak już z powyższego widać, szofer przy prolongowaniu prawa jazdy narażony jest na to, że przez 5 do 6 tygodni nie może zarobkować i to w czasie, gdy blisko 75% szoferów jest bez pracy i gdy ci nawet, którzy mają mozność pracy, zarabiają tak minimalnie, że przy największej tylko oszczędności i odmawianiu sobie i swym rodzinom nieraz najpotrzebniejszych rzeczy mogą przeżyć z dnia na dzień, natomiast o odłożeniu czegoś na wypadek bezrobocia czy choroby nie może być nawet mowy.

W sprawie tej Oddział przeprowadza nieustannie interwencje, o ostatecznych wynikach których powiadomi członków.

Należy zaznaczyć że w wyniku swych starań Zarząd Oddziału otrzymał pismo od prezesa Sądu Okręgowego we Lwowie, o wydelegowanie trzech członków, którzy będą mianowani biegłymi i będą występować w sądach jako eksperci w sprawach wynikłych na tle wypadków samochodowych.

Wilno.

PRZEBIEG WALNEGO ZGROMADZENIA.

W dniu 22-V-31 r. odbyło się w Wilnie liczne zgromadzenie członków związku z następującym porządkiem dziennym:
1. Sprawozdanie Zarządu, 2. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, 3. Sprawa Komunikacji Miejskiej, 4. Wybory nowego Zarządu, 5. Sprawa składek członkowskich, 6. Wolne wnioski.

Przewodniczył na zgromadzeniu z wyboru kol. **Ajewski** Benedykt, sekretarzował kol. **Malkianis** Albin.

Poruszenie sprawy komunikacji miejskiej wywołało wielkie zainteresowanie. Ogólne zebranie postanowiło popierać firmę **„Arban“**,która już uzyskała zgodę Rady Miejskiej w dniu 30-V-31 r. na prawo uruchomienia swoich wozów. W miejscowej „Spółdzielni“ autobusowej w związku z tem można zauważyć wielkie tarcie pomiędzy członkami.

Jak wynikało ze sprawozdania Zarząd poczynił energiczne kroki przeciwko niesumiennym kierowcom i konduktorom, rekrutującym się przeważnie z rodziny członków „Spółdzielni“, pracujących 16 godzin; obiecał zareagować w tej sprawie również Starosta grodzki, ponieważ taki stan rzeczy przy obecnej liczbie bezrobotnych jest niedopuszczalny.

Po dłuższej dyskusji został wybrany nowy Zarząd, składający się z następujących kolegów:
1. Przewodniczący — **Grygielewicz** Adolf; 2. I w. przewodniczący — **Malkianis** Albin; 3. II w. przewodnicz. — **Ajewski** Benedykt; 4. I sekretarz — **Buturlin** Jerzy; 5. II sekretarz — **Sakowicz** Arkadjusz; 6. Czł. Zarz. — **Bodzewicz** Józef; 7. czł. zarz. — **Karp** Charłampjusz; 8. czł. zarz. — **Cykalewicz** Stanisław; 9. Kandydat — **Wasilewski** Antoni; 10. kand. — **Ławrynowicz** Alfons; 11. kand. — **Krzyston** Władysław; 12. Skarbnik — **Trambowicz** Wiktor;

Do Komisji Rewizyjnej wybrano kolegów:
1. Przewodniczący — **Drabik** Leon; 2. Sekretarz — **Olkowicz** Heronim; 3. Członek Komisji — **Sobolewski** Józef; 4. czł. kom. — **Zalewski** Józef;

Do Sądu Koleżeńskiego zostali powołani koledzy:
1. **Ławrynowicz** Alfons; 2. **Malkianis** Albin; 3. **Reksnis** Leon; 4. **Albrecht** Oskar; 5. **Wasilewski** Antoni; 6. **Siemiawicz** Abram;

Wybory przewodniczącego Sądu Koleżeńskiego nastąpią na pierwszem posiedzeniu Sądu.

Komunikujemy również, że dotychczasowy sekretarz naszego Związku **Gryto** Stanisław został zwolniony ze swego stanowiska (postanowieniem Zarządu Związku z dnia 18-VI-31 r. protokół Nr. 33), przyczem kol. Gryto nie jest członkiem Związku. Dotychczasowy sekretarz Gryto pełnił funkcje sekretarza i płatnego urzędnika związku, obecnie zaś, stanowisko płatnego urzędnika objął kol. **Jankowski** Wiktor (Protokół Posiedzenia Zarządu z dnia 29-V-31 r. L. 35), który należy do Związku z przerwami od roku 1927.

Z wielkiem zadowoleniem stwierdzamy, iż z chwilą ustąpienia b. sekretarza Gryto, którego obecność w Związku działała ujemnie na rozwój organizacji, dało się zauważyć wielkie ożywienie oraz wzrost solidarności wśród członków Związku.

Nowogródek.

SPRAWOZDANIE Z WALNEGO ZGROMADZENIA.

Walne Doroczne Zebranie Zw. Zaw. Automobilistów R. P. Oddział w Nowogródku odbyło się przy ul. 3 Maja 1, dnia 29. IV. 1931 r.

Obecnych członków 27, na porządku dziennym a) Zagajenie prezydjum, odczytanie protokułu, b) Sprawy organizacyjne, c) Wykluczenie członków Związku za czyny hańbiące, d) Sprawozdanie Zarządu, e) Odczytanie statutu, f) uregulowanie pracy szoferów i sprawy zatargów z właścicielami, g) Sprawy składek członkowskich, h) Wolne wnioski.

Zebranie zagaił prezes Związku, ktory powitał gości i prosił na przewodniczącego zebrania p. posła Poźniaka.

Pos. Poźniak podziękował za zaufanie, prosił jednak aby przewodniczył prezes, co ze względów technicznych jest bardziej wskazane. W swem przemówieniu Pos. P. wskazał na wielkie znaczenie związków zawodowych, które mają za zadanie bronić interesów ludzi pracy. Jeżeli obywatele zjednoczą się w swoich związkach zawodowych pod hasłem do-

bra własnego dla dobra wszystkich, napewno w państwie dobrze dziać się będzie.

Następnie odczytano protokół zebrania Zarządu Głównego oraz ostatniego Walnego Zebrania Oddz. nowogródzkiego.

Przy omawianiu spraw organizacyjnych, przedyskutowano sprawę delegowania do rozpatrywania spraw karnych w Starostwie eksperta szoferskiego. W tej sprawie powzięto następującą uchwałę: „Zw. Zaw. Aut. R. P. Oddział w Nowogródku, postanawia zwrócić się do Zarządu Gł. Zw., by spowodował wniesienie do Sejmu ustawy dopuszczającej ekspertów danych oddziałów do rozpatrywania spraw karnych w starostwach i przy komisjach egzaminacyjnych Dyr. Rob. Publicznych badających poszczególnych kandydatów na kierowców zawodowych".

Ponieważ do protokułu poprzedniego Walnego Zebrania wkradła się omyłka dotycząca tej sprawy, postanowiono sprostować ją w tym duchu, że należy wysłać delegację do p. Starosty, z prośbą o dopuszczenie ekspertów Zw. Zaw. Aut. R. P. do rozpatrywania spraw karnych w Starostwie.

W dalszym ciągu poruszono różne niedomagania organizacyjne. Prezes stwierdził, że członkowie zaniedbują się w swoich obowiązkach, a w niektórych wypadkach działają nawet na niekorzyść Związku. Jeżeli są jakieś zarzuty to należy mówić o nich teraz, a nie pokątnie, przez co wnosi się niepotrzebny ferment do Związku. Prezes Związku postawił wniosek, aby wykluczyć ze Związku czł. Edwarda Kozłowskiego, który dopuścił się czynu hańbiącego. Wniosek ten jednomyślnie uchwalono, oraz postanowiono wywiesić o tem komunikat w lokalu Zw.

Następnie prezes Zw. złożył w imieniu Zarządu sprawozdanie z całorocznej działalności. Urządzono szereg imprez dochodowych. Finanse Zw. są mimo to słabe, bo członkowie nie płacą składek. Niejednokrotnie trzeba było łatać dziury z tych sum, które miały inne przeznaczenie. Sprawę tę komentuje szereg obecnych, oświadczając się za i przeciw tego rodzaju metodom. Na żądanie obecnych ujawnienia na jaki cel przeznacza się fundusze Zw. prezes wyjaśnia, przedstawiając zebraniu szczegółowy bilans za rok miniony. Bilans ten Komisja Rewizyjna zaakceptowała.

Gdy dyskusja dotycząca działalności Zarządu zaczęła wkraczać na tory zbyt osobiste, zabrał głos p. poseł Poźniak, który wskazał, że organizacja zawodowa jak zresztą każda inna, musi mieć swoje fundusze, by móc reprezentować Zw. nazewnątrz, by zasilać Centralę, która przecież nie może subsydjować Kół, bo ma swoje ogólno-związkowe zadania do spełnienia. Oddział musi mieć siły wykonawcze, musi mieć swego sekretarza i to płatnego, aby praca nie była zbywana, ale rzetelnie prowadzona.

Dalej fundusze potrzebne są do prowadzenia w obrębie Zw. pracy kultur. — oświatowej oraz samokształceniowej, trzeba więc zorganizować bibljotekę, utrzymywać własne pismo organizować odczyty, dokształcać członków i t. d.

W dalszym ciągu dyskusji, zebrani podnosili zarzuty, że nie widzą korzyści istnienia Związku. Pracodawcy zwalniają pracowników, zatrudniają ich po 12 godzin, wyzyskują itd.

Prezes Zw. wyjaśnił, że jeżeli jest taki stan rzeczy, to przedewszystkiem winni są temu sami członkowie, którzy wyłamują się z solidarności i cofają wobec pracodawców swoje oświadczenia za cenę utrzymania się przy pracy.

P. pos. Poźniak stwierdził, że ten brak solidarności w Związku, musi być usunięty, a od członków należy brać oświadczenia na piśmie, aby potem nie mogli się cofnąć, utrudniając przez to samo Zarządowi Zw. interwencje.

Prezes zwrócił się do obecnego przedstawiciela p. Starosty z prośbą o wstawiennictwo w sprawie zawierania umów z przedsiębiorcami.

Następnie zebrani wrócili do kwestji składek. Ze względu na to, że duża część członków Zw. jest bez pracy i nie ma możności opłacania regularnie składek, uchwalono następujący wniosek: Wobec tego, że bezrobotni członkowie Zw. nie mają z czego płacić składek. Walne Zebranie Zw. Zaw. Aut. R. P. Oddział w Nowogródku postanawia zwrócić się do Zarz. Gł. z prośbą o częściowe prolongowanie jego należności aż do chwili, kiedy bezrobotni członkowie znajdą zatrudnienie. Zaległe składki od bezrobotnych członków Zw. będą wnoszone do Centrali stopniowo.

P. Żardecki stwierdził że p. Lokina Czarny dostał prawo jazdy nie mając do tego należytych podstaw. Walne Zebranie poleciło Zarządowi zwrócić się do władz z prośbą o wniknięcie w tę sprawę i zbadanie jej.

Prezes Zw. stwierdził że bezrobotni członkowie Zw. nie otrzymują zasiłków z Funduszu Bezrobocia. Walne Zebranie poleciło Zarządowi interwenjować w tej sprawie. Walne Zebranie polecił również Zarządowi interwenjować w sprawie nadużyć jakie popełniają pracodawcy, donosząc Funduszowi Bezrob. o rzekomem dobrowolnem zrzeczeniu się pracy przez pracowników, co pociąga za sobą utratę odszkodowania

Na tem Walne Zebranie zamknięto, wyrażając podziękowanie za udział w zebraniu przedstawicielowi Starostwa, oraz p. posłowi Poźniakowi.

8 godzinny dzień pracy w Czechosłowacji.

Na żądanie Związku Zawodowego robotników i zatrudnionych w handlu, transporcie i komunikacji jak również organizacji Szoferów, rząd przystąpił do uregulowania czasu pracy wymienionych pracowników powyższych gałęzi. Chodzi przedewszystkiem o zwalczanie nadużyć z godzinami nadliczbowemi. *I. T. F!*

Trochę humoru.

Najlepsze drogi.

Pewnego znanego automobilistę zapytano: gdzie są najlepsze drogi?!

— Nie wiem gdzie są — odpowiedział — ale wiem gdzie będą najlepsze drogi! Z całą pewnością w Polsce!

— Dlaczego?!!

— Bo po wprowadzeniu Funduszu Drogowego drogi będą się budować i reperować, a nikt po nich nie będzie jeździł.

Choć raz — kara przydała się na coś!

Ulica. Ruch szalony. Tłumy ludzi. Wozy, rowery, tramwaje, samochody autobusy.

Na skrzyżowaniu ulic, na wysepce kamiennej, władca ruchu — policjant.

Nagle pędzi auto. Krzyk! Z pod auta wydobywają zdrowego trochę zabeczanego dzieciaka. Policjant groźnie wyjmuje notes i podchodzi do szofera:

— Panie! Pan jechał z niedozwoloną szybkością 80 kilometrów na godzinę! Pan zapłaci karę.

— Hm... trudno, ale prosiłbym, żeby mi pan wypisał że jechałem z szybkością 80 kilometrów. Bo widzi pan, mam zamiar sprzedać auto, a nikt nie chce wierzyć, że może ono wyciągnąć 80 kilometrów na godzinę.

Wołał się powiesić, niż płacić pokrzywdzonemu szoferowi.

Jak doniosły pisma warszawskie w miejscowości Głupczyce na Śląsku Opolskim popełnił samobójstwo zamożny tamtejszy włościanin. Powodem samobójstwa był wyrok, skazujący go na zapłacenie wysokiego odszkodowania.

12-letni syn jego, rzucając kamieniami w przejeżdżające auto, rozbił przednią szybę. Odłamkami szkła raniony został szofer w oczy, wskutek czego stracił wzrok

Obecnie odbył się proces, wytoczony przez szofera. Sąd przyznał szoferowi dożywotnią rentę w wysokości 200 mk. miesięcznie, a wypłacalność tej sumy zagwarantowano zapisaniem na majątku włościanina na hipotece sumy 30.000 mk

Po przewodzie sądowym zrozpaczony włościanin powiesił się w stodole.

Wolał śmierć, niż płacić szoferowi owe 200 mk., które nie mogły przecie wynagrodzić szoferowi tak strasznej krzywdy, ale przynajmniej umożliwiają mu egzystencję.

Koledzy! Kupujcie tylko w firmach, które się u nas ogłaszają!

CENY OGŁOSZEŃ:

1 strona — zł. 400; 1/2 strony — zł. 200; 1/4 strony — zł. 100; 1/8 strony — zł. 50.
Okładka o 30% droższa. Przy umowach stałych rabaty.

PISMO REDAGUJE KOMITET REDAKCYJNY PRZY ZARZĄDZIE GŁÓWNYM Z. Z. A.

WYDAWCA: **ROMAN APRILL.** REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **STANISŁAW RONGENS.**

Drukarnia Społeczna, Pl. Grzybowski 3/5, tel. 205-80.